

Oppdragsgiver: Bo Grenda Skorgedalen AS  
Oppdragsnavn: Kryssløsning Skorgedalen  
Oppdragsnummer: 635005-01  
Utarbeidet av: Henning Myrland  
Oppdragsleder: Henning Myrland  
Dato: 05.10.2021  
Tilgjengelighet: Åpent

# Notat Kryss Fv 64 x Skorgevegen – veg og trafikk

## 1. Innledning

### 1.1. Bakgrunn

### 1.2. Formål med arbeidet

## 2. Dagens situasjon

### 2.1. Lokalisering

### 2.2. Vegsystemet

### 2.3. Trafikkulykker

### 2.4. Trafikkmengder dagens situasjon

### 2.5. Beregnet trafikk fra nytt hyttefelt og konsekvens for fv. 64

### 2.6. Trafikkutfordringer i området og kjøremønster

## 3. Forslag til løsning

### 3.1. Ny kryssutforming

### 3.2. Krav til frisikt

### 3.3. Avvik fra vegnormalene

## 4. Oppsummering

## 5. Alternative tiltak

### 5.1. Stoppliktregulering av krysset

### 5.2. Alternativ kjøreveg

## Kilder

## Vedlegg

Versjonslogg:

01	06.10.21	Nytt dokument	HM	JP
<b>VER.</b>	<b>DATO</b>	<b>BESKRIVELSE</b>	<b>AV</b>	<b>KS</b>

# 1. Innledning

## 1.1. Bakgrunn

Bo Grenda Skorgedalen AS planlegger for utbygging av 42 nye hyttetomter ved Prestsetra hyttefelt i Skorgedalen i Rauma kommune. I forbindelse med utarbeiding av reguleringsplan har Møre og Romsdal fylkeskommune satt rekkefølgekrav om at eksisterende kryss mellom Skorgevegen og fv. 64 må utbedres før hyttefeltet kan bygges ut.

Med bakgrunn i dette har utbygger engasjert Asplan Viak AS til å se på løsninger for nytt kryss mot fylkesvegen.

## 1.2. Formål med arbeidet

Dagens kryssløsning mellom fv. 64 og Skorgevegen tilfredsstill ikke kravene Statens vegvesens håndbok N100 har til kryssløsning. Formålet med arbeidet er å vurdere tiltak for å utbedre krysset slik at det tilfredsstill utformingskravene og synliggjøre eventuelle avvik fra normalene som ikke lar seg oppfylle.

# 2. Dagens situasjon

## 2.1. Lokalisering

Dagens kryss ligger like øst for fjellformasjonen Vikanøsa, og rett nord for Kolmanneset i Rauma kommune. Krysset gir adkomst til et populært turområde og hyttefelt

(Skorgedalen), hvor det i dag er i overkant av 100 hytter. I tilknytning til området ligger også turistforeningshytten Skorgedalsbu, samt Rauma skisenter som består av et lokalt alpintanlegg og som sørger for oppkjørte skiløyper i området vinterstid.

Turfolk og hytteeiere er stort sett bosatt i nærområdet, Isfjorden/Åndalsnes og Molde. Langs fv 64 er det ca. 9 km til Isfjorden, som ligger øst for området, og det er ca. 50 km til Molde.

Det er lite aktivitet i området hvor krysset er plassert, og langs fv 64 er det på strekningen spredte direkteavkjørsler til gårdsbruk og eneboliger. Sør for kryssområdet ligger Kolmanneset som er et fint friluftsområde med noe aktivitet. Avkjørselen til Kolmanneset ligger ca. 150 meter øst for krysset.



Figur 2-1: Lokalisering av kryssområdet, vist med blå sirkel.

## 2.2. Vegsystemet

Fylkesveg 64 er en hovedveg som går fra Åndalsnes til Molde, og videre nordover via Eide, over Averøy og til Kristiansund. Langs Isfjorden har vegen god standard, med slak kurvatur og lange rettstrekk tilrettelagt for forbikjøring. Når vegen krysser Skorgeelva får den skarpere kurvatur, særlig fra Urneset og vestover videre opp mot Torvika. Dette utgjør et standardsprang i vegsystemet ved at man går fra en strekning tilrettelagt for et høyt fartsnivå, inn til et område med skarp horisontalkurvatur hvor trafikken må redusere

hastigheten. Samtidig begynner vejen å stige vestover og opp mot Torvika, og forbi kryssområdet ligger vejen med ca. 4,5 % stigning mot vest. Fartsgrensen er 80 km/t.

Ifølge Statens vegvesens vegdatabase har fylkesveg 64 en total vegbredde på ca. 7,4 meter, hvor dekkebredden utgjør 6,8 meter og kjørebanebredden er 6,3 meter.

## 2.3. Trafikkulykker

Det er ikke registrert noen politirapporterte trafikkulykker i kryssområdet. Nærmeste ulykker er tre ulykker i svingen inne i Vika vest for kryssområdet. Av disse tre ulykkene er to av disse utforkjøring i kurven, samt en møteulykke i kurven. Videre er det registrert to ulykker øst for kryssområdet i kurven nedenfor Ytre Skorga. Her er det registrert en møteulykke i kurven, samt en utforkjøring i kurven. Alle de registrerte ulykkene er eldre enn ti år gamle.



Figur 2-2: Trafikkulykker i området (Kilde: [www.vegkart.no](http://www.vegkart.no)).

## 2.4. Trafikkmengder dagens situasjon

Trafikkmengdene i området er hentet fra Statens vegvesens kartløsning, som viser grunnlaget som ligger i nasjonal vegdatabank (NVDB).

Langs fylkesveg 64 er det oppgitt en årsdøgntrafikk (ÅDT) på ca. 1900 kjt/døgn, med en tungtrafikkandel på 17 %.

Langs den kommunale vegen Skorgevegen er det oppgitt en årsdøgntrafikk på ca. 50 kjt/døgn, med en antatt tungtrafikkandel på 10 %.

Vegen opp til Skorgedalen er bomveg, og det foreligger derfor gode trafikk tall for sidevegssystemet ettersom passeringene i bommen registreres.

Figuren nedenfor viser antall bompasseringer per måned fra 2018 til april 2021.

	2020/2021		2019/2020		2018/2019	
	enkeltturer	årskort	enkeltturer	årskort	enkeltturer	årskort *
mai	470	7	180	-	199	-
juni	396	4	234	-	265	-
juli	702	3	536	-	604	-
august	475	1	399	-	311	-
september	466	-	366	-	325	-
oktober	476	2	312	-	300	-
november	303	-	217	-	153	-
desember	539	42	435	-	296	-
januar	1 136	77	276	70	588	-
februar	1 100	10	807	27	557	-
mars	1 073	9	655	9	1 018	-
april	1 096	3	767	5	1 580	-
sum	<b>8 232</b>	<b>158</b>	<b>5 184</b>	<b>111</b>	<b>6 196</b>	-

Figur 2-3: Trafikkmengder til Skorgedalen. (Kilde: Harald Bakke, pr. epost 21.05.21 til Ole Johnny Amundsen).

Trafikktallene viser at det har vært en markant økning i trafikken til Skorgedalen i 2020/2021, noe som trolig skyldes situasjonen med Korona og nedstengingen av samfunnet. Når samfunnet nå åpner opp igjen er det sannsynlig at trafikken vil gå noe ned eller holdes på samme nivå. Trafikktellingene viser også at det er enkeltturene til området som utgjør den største trafikkbelastningen. Tabellene for årskort viser antall solgte årskort til området.

Prognosesenteret har gjort en undersøkelse over hvor mye nordmenn i snitt benytter hytten, og har kommet funnet ut at hytteeiere i snitt benytter ca. 60 dager i året på hytta dersom den har innlagt vann/avløp/strøm. Uten dette er anslaget 48 dager per år. (<https://prognosesenteret.no/nordmenn-hytte-sant/>).

I trafikkberegningene antas det derfor at hvert årskort i snitt utgjør ca. 20 enkeltturer per år, ettersom de fleste hytteturer er på helg fra fredag til søndag. Gitt at flere av hyttene i Skorgedalen i dag ikke har innlagt vann/avløp, vurderes anslaget å være noe konservativt.

Tellingene viser trafikken én veg, og for å få det totale antall passeringer i snittet må tallene multipliseres med to. Dette er da beregnet årsdøgntrafikk (ÅDT) på vegen til Skorgedalen.

Tabell 2-1: Beregnet ÅDT for Skorgevegen, basert på registreringer i bommen og antall solgte årskort.

År	Beregning ÅDT
2018/2019	$6196 \cdot 2 / 365 = 34$ (mangler registrering for årskort)
2019/2020	$5182 \cdot 2 / 365 + 111 \cdot 20 \cdot 2 / 365 = 28 + 12 = 40$
2020/2021	$8232 \cdot 2 / 365 + 158 \cdot 20 \cdot 2 / 365 = 45 + 17 = 62$

Trafikktellingene i bommen viser at trafikkmengdene til Skorgedalen stemmer godt med det som ligger inne i NVDB, og i snitt gjennom året er trafikkbelastningen svært lav. Samtidig viser statistikken at trafikkmengden er størst i månedene fra januar til april, som utgjør ca. 50 % av trafikkgrunnlaget. I tillegg kan det antas at trafikkbelastningen er størst i helgene.

I forhold til utforming av krysset er derfor situasjonen i helgene i årets fire første måneder interessant å vurdere ettersom det er i disse periodene at krysset har størst belastning.

Trafikkmengden langs Skorgedalsvegen i årets fire første måneder for 2020/2021 er totalt ca. 12 800 kjøretøy (summert begge veger). Det antas at trafikken i helgene utgjør ca. 80 % av denne trafikken, slik at den totale helgetrafikken disse månedene vurderes å være ca. 10 200 kjøretøy.

Helgedøgntrafikken (HDT) i de mest belastede månedene i året (januar - april) beregnes derfor å være (forutsatt lik fordeling av trafikken alle tre dager fredag, lørdag og søndag disse 16 helgene):

$$HDT = \frac{10200}{16 \cdot 3} \approx 200 \text{ kjt/døgn}$$

Konklusjon: ÅDT en dag i helgen i vinterhalvåret har ca. 5 ganger så stor trafikk som et gjennomsnittsdøgn. Det er også for et døgn en slik helg lav trafikkmengde på vegen til Skorgedalen.

## 2.5. Beregnet trafikk fra nytt hyttefelt og konsekvens for fv. 64

Det nye hyttefeltet ved Prestsetra hyttefelt i Skorgedalen planlegges for 42 nye hytter. Det er stor usikkerhet i forhold til hvor lang tid det tar før feltet er fullt utbygget, men avhengig av reguleringsplanprosessen planlegges det for at hyttebyggere kan ta i bruk området fra sommeren 2023. Utbyggingen av feltet vil gå over år, og trafikkmengden til området vil gradvis påvirkes etter hvert som hyttene blir ferdigstilt og tatt i bruk av utbyggingen. I en anleggsperiode må man for eksempel forvente at tungtrafikkandelen vil være større enn i en normalsituasjon.

Dersom man antar at nye hytteeiere benytter hytten omtrent halvparten av helgene gjennom et år (konservativt anslag, totalt 78 hyttedager i året), vil det nye feltet føre til en økt ÅDT på ca. 6 kjt/døgn, som betyr ca. 10 % økning i trafikk på vegen til Skorgedalen sammenlignet med året 2020/2021.

Konklusjon: Basert på forutsetningene i beregninger av trafikkmengder vurderes det at det ikke vil bli endringer i den trafikale situasjonen i krysset med fv. 64 som følge av hytteutbyggingen. Det vurderes også at økningen i trafikkmengde med + 10 % på krysset som følge av hytteutbyggingen, er så liten at den ligger innenfor de usikkerhetsmarginene som er i forbindelse med trafikk- og kapasitetsvurderinger i kryss.

## 2.6. Trafikkutfordringer i området og kjøremønster

Dagens kryss ligger i en innerkurve på hovedvegen, og ca. 90 meter etter Vikanøstunnelen. En av utfordringene med dagens kryss er dermed mangel på sikt gjennom kurven. Dagens kryss har en utforming som gjør at trafikk fra vest som skal inn mot Skorgedalen enkelt kan slippe seg av hovedvegen uten å måtte redusere hastigheten for mye. Dette kan være en fordel for å unngå påkjøring bakfra i forbindelse med venstresving av hovedvegen.

Den største utfordringen med dagens kryss vurderes likevel å være venstresving fra sidevegen og inn på hovedvegen. I denne situasjonen er det mangelfull sikt i begge retninger, som gjør det vanskelig å få oversikt over trafikksituasjonen. Det er likevel en fordel at hovedvegen ligger med 4,5 % fall østover, noe som gjør at man raskt kommer opp i fart.



Figur 2-4: Oversiktsbilde. (Kilde: Ole Johnny Amundsen, 26.09.2021).



Figur 2-5: Siktforhold dagens kryss (Kilde: Asplan Viak AS, 26.09.2021).



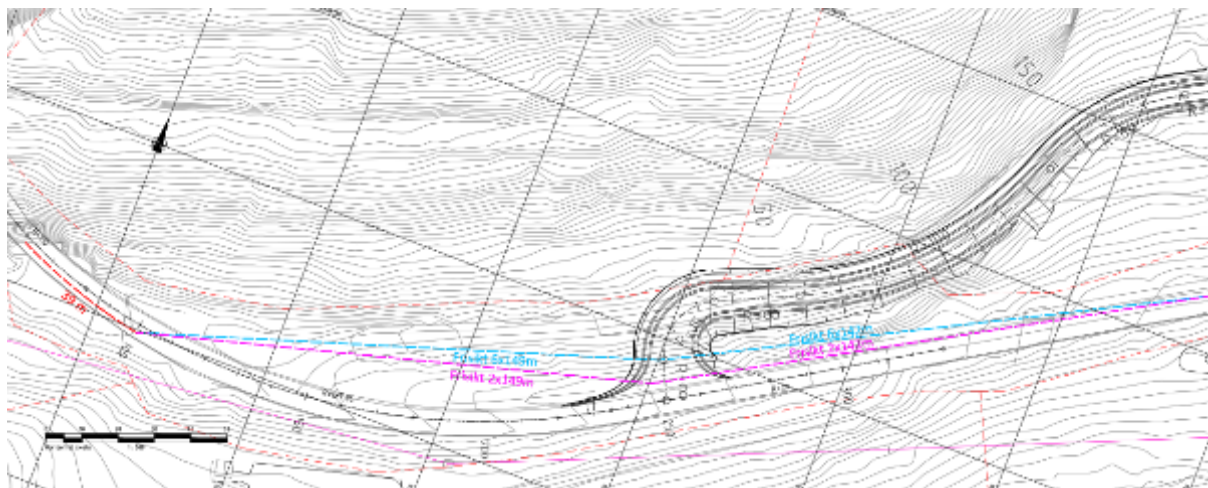
## 3. Forslag til løsning

### 3.1. Ny kryssutforming

Tegning TC001 og TC002 viser forslag til ombygging av dagens kryss, slik at kryssutformingen i større grad tilfredsstillere kravene i Statens vegvesens håndbok N100.

Fylkeskommunen har i brev datert 17.09.2021 uttalt at fylkesveg 64 skal klassifiseres som en H1 veg, som tilsvarer nasjonal hovedveg med en ÅDT < 6000 og fartsgrense 80 km/t. Det er viktig å poengtere at dagens fylkesveg ikke tilfredsstillere denne vegklassen. Blant annet skal vegbredden for denne klassen være 9 meter. Det bør vurderes om det er aktuelt å benytte vegklasse Hø1 - øvrige hovedveger med ÅDT < 4000 og fartsgrense 80 km/t, som har en vegbredde på 7,5 meter.

Vedlagt notat viser hvilke prosjekteringsparametre som er benyttet i forbindelse med løsningsforslaget. Det er vegklasse H1 som er benyttet som utgangspunkt for prosjektet.



Figur 3-1: Forslag til kryssutbedring (Rosa strek viser siktkrav ved stoppliktregulering). (Kilde: Asplan Viak AS).

Foreslått løsning viser en forskyving av dagens kryss ca. 100 meter østover. Krysset plasseres da utenfor vegkurvaturen inn mot Vikanøstunnelen, som har en horisontalkurvatur på ca. 180 m. Fylkesvegen ligger med fall på ca. 4,5 % østover.

Avstanden fra kryssområdet til tunnelen blir ca. 190 meter. Det er kjørt sporingsanalyse for vogntog gjennom krysset.

Sidevegens linjeføring tilfredsstillere håndbokens krav til utforming inn mot krysset. En svakhet med løsningen er likevel at sidevegen blir liggende i fall ned mot kurven R15 inn mot kryssområdet. Om vinteren kan det føre til at kjøretøy sklir av veien i denne

ytterkurven dersom det er glatt vegbane og de ikke klarer å stoppe. Dette vil ikke påvirke fylkesvegen direkte, men kan ha betydning for framkommelighet og driftssituasjon på sidevegen.

### 3.2. Krav til frsikt

Kravet til stoppsikt lengde er gitt ut fra prosjekteringstabell C.4 i håndbok N100.

Det foreslåtte krysset ligger på rettstrekning, men tett inntil R180-kurven mot Vikenøstunnelen. Generell stoppsikt for H1-veg er 125 meter, som skal justeres i forhold til stigning og horisontalkurvatur på veggen. Ut fra dette er det benyttet følgende krav til stoppsikt for krysset:

Siktretning	Stopsikt ihht tabell C.4 (Hb N100)	Justert for 4,5 % fall/stigning	Siktkrav i avkjørsel = 1,2 x stoppsikt
Mot vest	115 meter	$115 + 9 = 124$ m	149 meter
Mot øst	125 meter	$125 - 7 = 118$ m	142 meter

Mot vest ligger krysset i etterkant av Vikenøstunnelen. Krav til avstand mellom kryss og tunnel er ifølge håndbok N100 minst 2 ganger stoppsikt, som i dette tilfellet tilsvarer 298 meter.

### 3.3. Avvik fra vegnormalene

Det er avdekket følgende avvik fra vegnormalene for krysset:

<b>KRAV 4.194 SKAL</b>	<b>GJELDENDE FRA 22.06.2021</b>
<b>Avstand fra tunnelåpning til midtpunktet av forkjørsregulerte T- og X- kryss skal være minst 2 ganger stoppsikt.</b>	

Krav til stoppsikt mot vest er beregnet å være 122 meter, justert for at veggen ligger med ca. 4,5 % fall. Krav til avstand fra tunnelåpningen til midtpunkt av krysset er dermed 244 meter. Avstanden til krysset er 190 meter.

Tabellen nedenfor vurderer konsekvensen av avviket i henhold til fylkeskommunens fraviksskjema.

<b>Konsekvenser for teknisk kvalitet:</b>
---

Tiltaket vil føre til en oppgradering av dagens kryss, slik at krysset oppfyller vegnormalenes krav til utforming og teknisk kvalitet. I dette ligger også at kravet til stoppsikt tilfredsstilles. Avstanden fra krysset til tunnelåpningen økes fra 90 - 190 meter, noe som vil øke den tekniske kvaliteten i krysset, selv om kravet til avstand til tunnelåpning ikke tilfredsstilles. Totalt sett vil derfor tiltaket føre til en forbedring av dagens situasjon.

#### **Konsekvenser for sikkerhet:**

Det er ikke registrert trafikkulykker i krysset tidligere. Avstanden til tunnelåpningen økes med 100 meter i foreslått løsning, noe som sannsynlig forbedrer sikkerheten i krysset. Tunnelen er kort (50 meter) og man har god oversikt over fylkesvegens videre forløp etter tunnelen.

Trafikkmengden både på hoved- og sideveg er lav, og utbyggingen av Prestesetra hyttefelt vil utgjøre ca. 10 % økning i trafikken på sidevegen. Trafikkmengden dette utgjør i praksis vil trolig ligge innenfor variasjonen i trafikkbelastning krysset har allerede i dag, ettersom det er enkeltturene som har størst påvirkning på trafikkmengdene til og fra området i dag. Det kan derfor stilles spørsmålsteget til om det nye hyttefeltet vil medføre dårligere trafiksikkerhet i området ettersom trafikkmengdene er små. Selv om hyttefeltet vil føre til økt trafikk, er det også sannsynlig at trafikkmengden til området vil gå ned når situasjonen rundt Covid 19 normaliserer seg.

Gitt dette vil tiltaket likevel øke trafiksikkerheten i krysset ved at man oppnår bedre siktforhold i krysset enn det som er i dag. Dette vil spesielt ha betydning for venstresvingende trafikk fra sidevegen.

Tiltaket vil kunne føre til økt sannsynlighet for at trafikk på sidevegen kjører ut i ytterkurven R15 i sidevegen, men dette vil trolig ikke medføre fare for trafikkulykker med personskaade.

#### **Konsekvenser for miljøkvalitet, ytre miljø og HMS:**

Avviket har ingen konsekvenser for miljøkvalitet, ytre miljø eller HMS.

#### **Konsekvenser for estetikk:**

Avviket har ingen konsekvenser for estetikken i området.

Utbyggingen av det nye krysset medfører likevel at sidevegen blir liggende i en fjellskjæring med høyde opp mot ti meter. Dette vil utgjøre et sår i landskapet som kan bli godt synlig fra omgivelsene. Dette kan påvirke landskapsbildet fra naturområdet

<p>ved Kolmanneset, hvor det blant annet ligger et gravfelt fra jernalderen som er automatisk fredet.</p>
<p><b>Konsekvenser for økonomi:</b></p> <p>Det foreligger p.t. ingen kostnadsberegning av tiltaket.</p> <p>I tillegg til ombygging av krysset, må det bygges ca. 200 meter ny veg for å koble seg opp mot dagens vegn til Skorgedalen. Veggen blir liggende i sidebratt terreng, og det antas at grunnforholdene i hovedsak består av fjell. I tillegg må det tas ned terreng på hver side av krysset slik at krav til sikt tilfredsstilles. Tiltaket vil dermed være svært kostbart å bære for utbygger.</p> <p>I anleggsfasen må dagens veg til Skorgedalen stenges, ettersom trafikk ikke kan gå på vegnettet i anleggsperioden. Skorgedalen må i denne tiden få adkomst til området fra øst og via kommunal veg Skorgevegen.</p>
<p><b>Konsekvenser for drift og vedlikehold:</b></p> <p>Avviket har ingen konsekvenser for drift og vedlikehold av fylkesvegen.</p> <p>For sidevegen kan det bli behov for noe økt vedlikehold dersom det kommer nedfall fra fjellskjæringen og i grøften til veggen. Ved glatt vegbane kan det bli behov for strøing av sidevegen i stigningen opp mot dagens veg.</p>
<p><b>Konsekvenser for framkommelighet:</b></p> <p>Avviket har ingen konsekvens for framkommeligheten i området.</p> <p>Nytt kryss er dimensjonert slik at vogntog kan kjøre gjennom krysset. Ny utforming forbedrer derfor trolig framkommeligheten for tunge kjøretøy.</p>

## 4. Oppsummering

En omlegging av krysset slik løsningsforslaget viser vil medføre at de fleste krav til utforming tilfredsstilles ihht. vegnormalene, med unntak av avstand til tunnelåpning.

Tiltaket vil likevel forbedre situasjonen i forhold til dagens situasjon, gjennom at avstanden til tunnelen forlenges med ca. 100 meter. Lengden på Vikenøstunnelen er ca. 50 meter. Den korte lengden gjør at den ikke er innbefattet av tunnelforskriften, og man har god sikt gjennom tunnelen slik at man ser vegens videre forløp på andre siden av tunnelen.



Figur 4-1: Vikenøstunnelen, sett mot øst. (Kilde: Google Street view, 06.10.2021).

Etablering av krysset medfører store terrenginngrep med fjellskjæringer opp mot ti meter høyde. Det er sannsynligvis behov for å ta ut ca. 10 - 15000 m<sup>3</sup> masser fra området, noe som vil gjøre det til et kostbart prosjekt å utføre. Dette bør vurderes opp mot nytten av å gjennomføre tiltaket.

Det er ikke registrert trafikkulykker i krysset tidligere, og en utbygging av hyttefeltet medfører svært liten ekstrabelastning på vegsystemet i forhold til i dag. Trafikkøkningen ligger sannsynligvis innenfor den usikkerheten som ligger i trafikkprognosene for krysset og området i dag, hvor det særlig er enkeltturene til området som utgjør det største trafikkgrunnlaget. Vi ser at trafikken har økt under Koronapandemien, trolig vil trafikken gå noe ned i årene som kommer når denne situasjonen normaliserer seg og grensene åpnes mot utlandet.

## 5. Alternative tiltak

Det er vurdert at det er venstresvingende trafikk fra sidevegen, som skal østover, som utgjør det største trafikksikkerhetsutfordringen i dagens kryss. Som alternativ til en kostbar ombygging av dagens kryss, foreslås det noen alternative løsninger som kan forbedre situasjonen.

### 5.1. Stoppliktregulering av krysset

Dagens kryss er vikepliktsregulert, som alternativ til ombygging og flytting av dagens kryss kan det etableres stoppliktregulering av krysset. Samtidig med etablering av stoppskilt kan det gjennomføres siktforbredende tiltak i sideterrenget på hver side av krysset. Ved etablering av stoppskilt reduseres samtidig kravet til stoppsikt, ved at avstanden inn i sidevegen reduseres til 2 meter (Kilde: Håndbok N300).

Trafikksikkerhetshåndboken fra TØI har studert effekten av etablering av stoppliktregulering i kryss. Formålet med reguleringen er å redusere antall ulykker ved å gi trafikantene bedre tid til å observere kryssende trafikk. Empiriske studier viser at stoppliktregulering reduserer antall personskadeulykker.

Statens vegvesens Håndbok N300 oppgir at etablering av stoppskilt skal brukes med varsomhet og bare i følgende tilfeller:

- I kryss der siktforholdene er helt utilstrekkelige. I tettbygd strøk skal stoppskilt bare brukes dersom det har skjedd ulykker i krysset som kan tilbakeføres til manglende overholdelse av vikeplikt, eller dersom fartsnivået på den kryssende vegen er svært høyt.
- I kryss hvor det er nødvendig for trafikantene å stanse helt for å få et overblikk over kryssområdet eller trafikksituasjonen før de kjører inn, selv om sikten er tilfredsstillende.

	Prosent endring av antall ulykker		
	Skadegrad	Beste anslag	Usikkerhet i virkning
<i>Stopplikt på vikepliktig vegarm i T-kryss</i>	Personskade	<b>-31</b>	(-62; +26)
<i>Stopplikt på vikepliktige vegarmer i X-kryss</i>	Personskade	<b>-44</b>	(-63; -17)
<i>Oppheving av stopplikt (overgang til vikeplikt)</i>	Personskade	<b>+39</b>	(+19; +62)
<i>Firevegsstopp</i>	Uspesifisert	<b>-47</b>	(-55; -39)

*Figur 5-1: Virkningen av full stopp i kryss på antall ulykker i kryss. Prosent endring av antall ulykker (kilde: Trafikksikkerhetshåndboken, TØI, 2017).*

Resultatene av undersøkelser på innføring av stopplikt viser at tiltaket reduserer antall ulykker både i T-kryss og i X-kryss, mens en oppheving av stopplikten øker antall ulykker igjen. Resultatene tyder på at effekten er noe større i X-kryss enn i T-kryss, men konfidensintervallene er så store at det er usikkert hvorvidt dette kan tolkes som en reell forskjell.

Noe som kan tale for en stoppliktregulering av dagens kryss er at krysset mellom Fv 64 og Fv 5994 (Hensvegen) i Isfjorden i dag er stoppliktregulert. Reguleringsformen er dermed kjent for trafikantene i området.

## 5.2. Alternativ kjøreveg

Trafikk fra Skorgedalen har mulighet til å kjøre to veger for å komme inn på fylkesveg 64 når man kommer ned fra Skorgedalen. Tar man til venstre når man kommer ned til Skorgevegen, kan man kjøre den gamle kommunale vegen østover mot Isfjorden. For trafikk som skal mot Isfjorden og Åndalsnes er dette en vanlig kjøreveg i stedet for å benytte seg av dagens kryss i vest.

Den gamle kommunale vegen er i dag stengt før brua over Skorgeelva i forbindelse med etablering av minikraftverk i området. Når dette er ferdig utbygd skal vegen åpnes for trafikk igjen, noe som vil være med på å redusere trafikkbelastningen i krysset ved at trafikk til og fra området kan fordele seg mellom to adkomstveger. Dette kan særlig være med på å redusere venstresvingeandelen i krysset.

## Kilder

Hvis relevant. Dette skal da være siste kapittel i notatet. Fyll inn kilder eller slett:

- [www.vegkart.no](http://www.vegkart.no) (Statens vegvesens kartinnsyn)
- Håndbok N100
- Håndbok N200
- Håndbok N300

- Trafikksikkerhetshåndboken
- <https://prognosesenteret.no/nordmenn-hytte-sant/>

## Vedlegg

- TC001
- TC002
- Notat Prosjekteringparametre